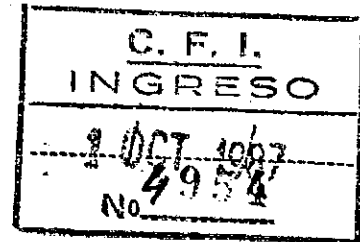


Buenos Aires, octubre 1 de 1987.-

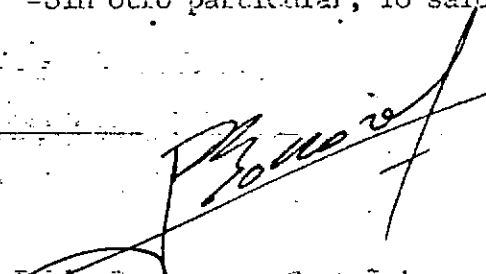


Al señor
Secretario General del
Consejo Federal de Inversiones
Ing. Juan Jose Ciacara
S. D.

De mi consideracion:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a fin de adjuntarle el informe de avance nro. 1, del trabajo de investigación "Características específicas del tráfico y comportamiento de factores públicos y privados en relacion a operaciones concretas de exportación realizadas entre diciembre de 1983 y diciembre de 1986 por el Ramal C-14", al que alude el expediente 1062/06.-

-Sin otro particular, lo saludo atentamente.-


Emilio E. Baccaro Castañeira

0.
0.322(2)
B11c
I

32 913



INFORME DE AVANCE Nro. 1

TEMA: Características específicas del tráfico y comportamiento de factores públicos y privados en relación a operaciones concretas de exportación realizadas entre diciembre de 1983 y diciembre de 1986 por el ramal C-14

PROVINCIA: Salta

RESPONSABLE: Pablo E. BACCARO CASTAÑEIRA

Expediente nro. 1062/06

I.- MARCO GENERAL

I.- A) Antecedentes básicos:

El establecimiento de un canal comercial a través de los puertos del Pacífico del norte de Chile ha sido un objetivo repetidamente planteado en el pasado. Entre los estudios efectuados al efecto se destaca el realizado para el Consejo Federal de Inversiones en 1981, por el equipo de investigación conducido por el señor Contador Jose Maria Vernet y que fuera objeto de una síntesis y actualización realizada por la Dirección de Proyectos, area Actividades Productivas de Consejo Federal de Inversiones, en 1985.-

Dichos trabajos constituyen una completa descripción del cuadro en el cual se inserta la presente investigación y constituyen un antecedente necesario de la misma.-

A continuación se efectua una descripción de los aspectos generales que presentaba la cuestión, con anterioridad al período al que se refiere la presente investigación.-

El nivel del tráfico hacia Antofagasta era reducido, factor que se visualizaba como habiendo producido un estancamiento en las respectivas regiones de Argentina y Chile. Respecto a las primeras, porque lo producción de bajo valor por tonelada no soportaba los gastos de traslado a puerto, en gran medida por las altas tarifas ferroviarias chilenas, perdiéndose incluso la posibilidad de efectuar rotación de cultivos y a las segundas por la pérdida de la posibilidad de incrementar sus actividades portuarias y comerciales.-

En virtud de esto se estimaba conveniente:

La concertación entre la Argentina y Chile de las políticas relativas; solicitar a las autoridades chilenas la revisión de las tarifas ferroviarias e inclusive en caso de que ello no sea posible, debido a los costos operativos de las empresas ferroviarias chilenas, que la empresa Ferrocarriles Argentinos estudie la posibilidad de recorrer el trayecto Salta - Antofagasta, realizando el tramo Socompa - Antofagasta por peaje, a favor del gobierno chileno.-

Otras medidas recomendadas eran que se estudie la posibilidad de instalación de una estación de transferencia de cargas rápidas a granel en Olacapato, así como el posible desarrollo de una flota de camiones para recorrer el tramo Olacapato - Antofagasta y que Ferrocarriles Argentinos determine que sistema de operaciones resulta más eficiente, a fin de establecer cuál sería el flujo máximo de cargas que admitiría el ramal Salta - Socompa.-

Con respecto al ámbito portuario se señalaba que, la infraestructura portuaria del puerto de Antofagasta, no solo resulta adecuada a las necesidades de su tráfico corriente sino que la capacidad ociosa del mismo asciende de 800.000 a 1000.000 de toneladas anuales.-

En relación a los costos se estableció que, a moneda constante, son sensiblemente inferiores respecto a los puertos alternativos argentinos, siendo susceptibles de reducirse en su conjunto hasta en un 30%.-

Respecto a los costos ocultos, considerados los mismos como aquellos que no integran la estructura de costos previsibles para operaciones normales, se determinó que los mismos no se producen en lo tocante a causas de infraestructura portuaria debido a la capacidad ociosa operativa y para almacenamiento. Tampoco se verifican por causas de la regulacion normativa.-

Las causas climáticas no solo no son un factor generador de costos ocultos, atento la excelencia de las condiciones al respecto, con un minimo de 13 grados y un maximo de 20 grados a lo largo de todo el año y con una precipitacion anual promedio de 1,5 milímetros, todo lo cual permite operativos continuados, sino que ademas este factor permite operar con menores costos si se almacena la carga a cielo abierto.-

En relación a factores tales como la necesidad de operar en turnos o dias inhábiles, la habilitación de elementos y equipos complementarios respecto de los disponibles por el buque en operaciones, etc., se estimó que, de verificarse estos supuestos, la incidencia sobre el costo final es menor, en el Puerto de Antofagasta, que en los puertos alternativos argentinos.-

En lo atinente a costos ocultos por causas económico financieras el factor aparece relativizado por una mayor estabilidad monetaria y una menor variación de costos internos, en el caso chileno.-

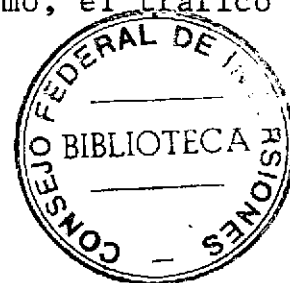
La importancia de lo que antecede aparece remarcada por la evaluación que al mismo tiempo se realizara en relación a los puertos argentinos y de conformidad a la cual, estos aparecen caracterizados por una capacidad operativa limitada en función del tráfico registrado en lo relativo a la infraestructura portuaria; un permanente incremento

en cuanto a los costos y una variedad de situaciones meteorológicas con incidencia sobre los costos normales.-

Del modo referido el puerto de Antofagasta aparecia como una alternativa a los puertos argentinos por sus características generales, entre las que descollaban, básicamente, sus costos y su capacidad ociosa.-

Ademas, se estimaba que, en el corto plazo, podian obtenerse reducciones en los costos operativos y portuarios. Citándose al respecto como factores: un descuento de aproximadamente un 40% en relación a las exportaciones en caso de obtenerse habitualidad en el tráfico. Asimismo se citaba, como un factor susceptible de producir reducciones en los costos, a la introducción de tecnologia por parte del sector privado, como asimismo a los beneficios de una zona franca y otros, dentro de un contexto comprensivo de una significativa gama de variables sobre los cuales resulta factible operar a los fines de obtener mejoras en los costos, incrementando ademas y en su caso las capacidades operativas que aparecian ociosas.-

Con respecto al comercio susceptible de ser viabilizado por el puerto de Antofagasta, se observaba que los productos seleccionados, en primera instancia, se hallan dentro de los tradicionalmente exportados por la República Argentina, lo cual presenta como ventaja la posibilidad de planificar la producción con un aceptable grado de seguridad, lo que redundaba en una mayor firmeza en el crecimiento regional. Se visualizaba tambien la posibilidad de que el incremento de la actividad de este canal fuese incorporando, al mismo, el tráfico de otros productos.-



Toda vez que el desarrollo del canal comercial operaría sobre la base de la producción cerealera se planteaba la necesidad de estructurar y desarrollar el respectivo sector productivo, teniendo dicho desarrollo como objetivo, la obtención de mercados no tradicionales.

Dicho desarrollo en atención a las características de esos mercados y a la competencia en torno a los mismos debía realizarse incorporando un buen nivel tecnológico.-

Asimismo, se señalaba que el modelo de desarrollo de la Provincia de Salta aparece conformado por el efecto de la demanda externa. De este modo las decisiones que han llevado a su diseño son antes la resultante del efecto de la acción de los centros consumidores, internos y externos, y de los intereses de los exportadores que operan en función de estos, que la resultante de un proceso autónomo de fijación de políticas.-

Por lo contrario, el modelo de desarrollo propuesto debiera basarse en una planificación regional que, teniendo como objetivo la conquista de los mercados internacionales, permita alcanzar un mayor grado de autonomía en cuanto a la planificación de la producción y al manejo de los canales comerciales.-

Un requerimiento importante de estas tareas aparecía constituido por la necesidad de coordinar políticas entre organismos pertenecientes a distintas jurisdicciones. Básicamente cabe destacar que el gobierno de la Provincia de Salta carece de las competencias necesarias para instrumentar una parte importante de las políticas necesarias, correspondiendo las mismas al Gobierno Nacional.-

El volumen mínimo a viabilizarse por el canal comercial se estimaba en 600.000 toneladas por año, teniendo en cuenta el volumen canalizado por el puerto de Antofagasta y la conveniencia de que las cargas provenientes de la Argentina superen la mitad de este último a los efectos de mantener buenas condiciones para el tratamiento de las mismas.-

Las políticas necesarias a estos fines comprendían diferentes aspectos entre las que cabe enumerar:

- a) desarrollo de la producción e incremento de las áreas destinadas a ese efecto;
- b) aumento consiguiente de algunas capacidades entre las que se destaca, la necesidad de aumentar el número de silos;
- c) aumento de las actividades de promoción comercial en lo tocante a mercados internacionales;
- d) implementación de un régimen operativo y tarifario acorde con los objetivos por parte de los ferrocarriles;
- e) implementación de las políticas necesarias por parte del Estado Nacional y Provincial y una coordinación entre las mismas que incluyan una comisión permanente con la participación de funcionarios de los principales organismos de ambos.-

I.-B) Período bajo investigación

En lo tocante al período en estudio el actual nivel de desarrollo de la investigación no permite arribar a conclusiones definitivas. Sentado esto y con carácter provisorio puede apreciarse lo siguiente.-



En lo tocante a la Provincia de Salta como en el caso de otras provincias del Noroeste Argentino la percepción gubernamental parece haber estado signada por un mayor énfasis en la apreciación de componentes estructurales en el retraso regional y la consiguiente necesidad de buscar soluciones a este nivel.-

Un buen ejemplo de esta perspectiva lo brinda el siguiente párrafo del Acta de Integración del Norte Grande Argentino segun el cual el menor grado de desarrollo relativo del Norte Grande Argentino "es el resultado de un proceso histórico en el ordenamiento del espacio que altero sustancialmente la situación imperante durante los siglos VXI y VXII, en que el Norte Argentino era la zona mas floreciente del pais, con una producción diversificada, con un gran poder adquisitivo ligado al Alto Peru, manteniendo ademas, comunicaciones con Brasil, lo que confería a la zona un importante rol estratégico ... la consolidación del Puerto de Buenos Aires, a partir del siglo VXIII, revierte esta situación modificando la articulación de los mercados internos y concentrando geograficamente las actividades en el Puerto de Buenos Aires lo que fue llevado a cabo, fundamentalmente, por una conjunción de intereses entre los productores agrícola- ganaderos de la Pampa humeda y los sectores de intermediación comercial vinculados con la exportación de los productos primarios y la importación de manufacturas. Solo se incorporaron a este proceso de crecimiento en forma paulatina y subordinada, algunos productores del interior ligados al mercado interno, surgiendo en consecuencia débiles sectores industriales y comerciales en las provincias ... esa evolución histórica y el análisis de la realidad actual del Norte Argentino, ante las limitantes que enfrenta el pais para articular la políticas conducentes al desarrollo armónico e integral del espacio nacional exigen el aporte federal de ideas y acciones concretas ante la crisis que nos agobia, la que,

fundamentalmente, surge de la dependencia económica basada en la falta de aprovechamiento racional de los recursos naturales y humanos con que cuenta nuestra economía ".-

En este contexto el interes por la apertura del canal comercial no solo se ha mantenido sino que parece haberse aumentado produciendo una notable actividad al respecto por parte del Gobierno Provincial. Entre estas acciones se cuentan gestiones ante los poderes públicos nacionales, impulso para la realización de operaciones, participación y apoyo a las mismas, etc..-

El interes de la Provincia de Salta en la apertura de este canal comercial se inscribe en una política que ha volcado importantes esfuerzos en el desarrollo de su comercio exterior, que incluyen la formación de una empresa de comercio exterior del Gobierno Provincial (P.R.O.E.S.A.) lo que introduce por si, un instrumento novedoso en las políticas empleadas.-

Por su parte el Gobierno Nacional ha evidenciado interes en el desarrollo de tareas a este objeto.-

Entre las medidas adoptadas se destaca la Resolución 906/83 del Ministerio de Economía de la Nación.-

La resolución 906/83 de fecha 11 de agosto de 1983 publicada en el Boletín Oficial del 28 de Octubre de 1983, ha tenido una significativa importancia en orden a estimular las exportaciones por el canal que se investiga. La normativa en comentario dispone básicamente:

1) La creación, en el ámbito del Ministerio de Economía, de una

comisión que tiene como finalidad compatibilizar las acciones y proponer las medidas que tiendan a crear la infraestructura comercial que requerirá la utilización de los Puertos Chilenos ubicados al norte del paralelo de 30 grados como salida de las exportaciones provenientes de las provincias del Norte Argentino.-

Dicha comisión se integra con representantes de la Secretaría de Comercio, Agricultura y Ganadería y Hacienda y por la Subsecretaría de Economía, los que no podran revestir categoría inferior a la de Director Nacional. Asimismo la resolución prevee invitar a participar a los Ministerios de Relaciones Exteriores y Culto, de Obras y Servicios Públicos y del Interior. La comisión se coloca bajo la presidencia del Subsecretario de Economía que tiene la prerrogativa de invitar a participar de las deliberaciones a los organismos o provincias que considere pertinente. Las propuestas elaboradas por la comisión deben ser elevadas para su implementación al poder Ejecutivo Nacional a traves del Ministerio de Economía.

2) La segunda y sumamente relevante disposición contenida en esta resolución consiste en establecer que las exportaciones de productos, cuyo embarque y respectivo cumplimiento de la declaración aduanera de exportación para consumo se realice por las aduanas ubicadas en la Provincia de Salta, Tucuman y Jujuy, gocen de un reembolso adicional a la exportación del 10%, siempre que los productos comprendidos sean embarcados por los Puertos Chilenos ubicados al Norte del paralelo de 30 grados.-

Este reembolso adicional, se aplica con prescindencia del tratamiento arancelario por producto establecido con caracter general

por la normativa respectiva y le corresponden en materia de servicios (fletes y seguros) los beneficios establecidos en el decreto 3255, con fecha 24 de agosto de 1971 y demas normas complementarias. Se excluyen las exportaciones de los productos elaborados por empresas que gocen de cualquier tipo de incentivo arancelario a las exportaciones, en virtud de regímenes promocionales particulares, tanto especiales como zonales.-

El referido reembolso adicional es aplicable, unicamente, a la exportación de productos que se incluyen en las posiciones de la Nomenclatura Arancelaria y Derechos de Exportacion detalladas en un anexo a la resolución y solo en caso de que sean originarios de Jujuy, Salta, Catamarca, Tucuman, Santiago del Estero, Chaco, Formosa, Corrientes, Misiones y La Rioja. La Administracion Nacional de Aduanas aceptará los certificados que emitan los gobiernos de las provincias mencionadas, en los que se consigne que las mercaderias en cuestión son originarias de los mismos.-

La comisión aludida mas arriba puede proponer la incorporación de productos a dicha lista ante los pedidos fundados de las provincias comprendidas y siempre que no vulneren los objetivos de desarrollo y diversificación perseguidos a traves de la Resolución.-

El reembolso adicional tiene como término de vigencia, cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor de la Resolución en comentario.-

Conforme a sus considerandos los objetivos perseguidos por el dictado de la resolucion 906/83 apuntan a garantizar el desarrollo genuino de las economías regionales con el objeto de evitar futuras crisis derivadas de estructuras productivas de alta concentración en

una reducida variedad de productos, con escasa adaptación a las fluctuaciones del mercado.-

Asimismo se estima que la salida de productos por los puertos de embarque próximos a la zona de producción, posibilitará a reducir los gastos de transporte y en consecuencia disminuir los costos de colocación de los mismos en el mercado exterior mejorando la posición competitiva de la producción argentina, considerando a esos efectos que resulta necesario crear una infraestructura de transportes y comunicaciones que posibiliten la utilización de las nuevas vías de salida.-

También se señala que la opinión y acciones desarrolladas por las instituciones oficiales y privadas del Noroeste Argentino, a fin de incentivar la salida de su producción por los puertos Chilenos del norte de ese país, hacen propicia la oportunidad de analizar el comportamiento de medidas específicas en ese terreno.-

Asimismo y esto merece ser destacado, la Resolución aparece fundada en que se considera apropiada la adopción de medidas destinadas a incentivar la salida, por dichos puertos, de productos de fluida colocación en el mercado internacional, con el objeto de posibilitar la diversificación de actividades colectivas en las zonas beneficiadas.-

En orden a indagar la detección de problemas y particularidades específicas del transporte en estudio por las partes intervinientes en las operaciones respectivas resulta de sumo interés una operación realizada en junio de 1985 y sobre la que se han reunido antecedentes. A su vez esta operación resulta demostrativa de un esfuerzo por coordinar acciones respecto al eje estudiado por parte de los Gobiernos

Nacional y Provincial.-

En el origen de esta operacion se encuentran un acta suscripta con fecha 13 de Junio de 1985 por los representantes de la Dirección de Comercio dde la Provincia de Salta, el Ferrocarril del Norte de Chile, El ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, Ferrocarriles Argentinos, la Junta Nacional de Granos y el Comite de Coordinacion de Transporte de Granos. Aunque el representante de la Secretaria de Agricultura y Ganaderia de la Provincia de Tucuman no estuvo presente en el acto de suscripción del acta, participó de las negociaciones.-

La reunión de que da cuenta esta acta y segun sus mismos términos tuvo por finalidad establecer las bases de un programa de exportación de 20.000 toneladas de soja a traves del Puerto de Antofagasta (Republica de Chile) producidas en las provincias del N.O.A. y destinadas a los Estados Unidos de Mexico, en concordancia con los lineamientos del Acta suscripta por el Señor Ministro de Obras y Servicios Públicos y el señor Gobernador de la Provincia de Salta con fecha once de enero de 1985, lo que permitio acordar que:

- El transporte al Puerto Antofagasta se realizara por ferrocarril a cuyos efectos los representantes de las empresas Ferroviarias de Argentina y Chile, ratifican el programa de servicio convenido por el Acta de fecha doce de septiembre de 1983 entre el Ferrocarril del Estado de Chile y Ferrocarriles Argentinos.

- El programa de transporte ferroviario se desarrollara entre el veintiocho de junio y el diecisiete de agosto de acuerdo con las siguientes condiciones:

a) Dos trenes por día - de Lunes a Sabados y uno el Domingo - con origen en la Ciudad de Salta, considerando cinco semanas de transporte efectivo.

b) Prioridad de este tráfico sobre cualquier otro servicio.

c) Afectación por parte de Ferrocarriles Argentinos de ~~dos~~cientos vagones para transporte a granel (tolva granelero).

d) Aplicación del convenio bilateral vigente para el aporte de unidades adicionales de carga por parte de Ferrocarriles del Estado de Chile hasta un máximo de 100 unidades.

e) Material de tracción y demás recursos (humanos y materiales) asegurados por el responsable de cada tramo ferroviario.

- Las Provincias de Salta y Tucuman garantizarán el máximo apoyo al programa ferroviario aludido para concretar las acciones previstas y salvar los inconvenientes provocados por factores climáticos, mermas de otros servicios u otros inconvenientes que puedan surgir durante el desarrollo del mismo.

- Dichas provincias, además, tendrán a su cargo las tareas de coordinación y enlace en combinación con el Comité de Transporte de Granos, participando en las tareas de análisis y estudio vinculadas con el proyecto.

- La Junta Nacional de Granos se compromete a asegurar, la disponibilidad de los granos en los centros de acopio a ser definidos

para realizar los despachos en tiempo y forma.

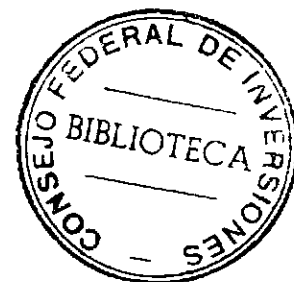
- El cumplimiento del programa de exportación de estas 20.000 toneladas destinadas a los Estados Unidos de Mexico se inserta en el marco de la factibilidad operativa y economica - financiera de la utilizacion del Puerto de Antofagasta, a cuyos efectos se conviene colaborar entre las partes en el desarrollo del programa de actividades Anexo al Acta, acordándose que la coordinación del mismo sea realizada a través del Comite de Coordinacion del Transporte de Granos.

- Las actividades contenidas en el programa del Anexo se encaminan al doble propósito de facilitar la operación prevista y contar con un informe detallado destinado a la habilitación de un eje permanente de transporte que permita la comercialización de granos, entre otros, por el Puerto de Antofagasta.

Se ha particularizado en esta operación en cuanto reviste importancia, no solo por su volumen, sino porque en el marco de la misma se programaron acciones tendientes a la determinación de aspectos vinculados con la factibilidad operativa economica - financiera de la capacidad de exportación de granos por el Puerto de Antofagasta.-

El referido proyecto incluía en lo tocante al objeto del presente estudio la indagación de importantes temas, así: en las plantas capaces de cumplimentar programas de embarque; operaciones de cargio; el programa operativo de cargio, intercambio, aduana; los problemas relativos a materiales de remolque y tracción; el mantenimiento de la infraestructura en cuanto a equipos y personal; la caracterización de los costos de transporte asignable, etc. .-

Otros elementos demuestran el interes de sectores de terceros estados en seguir la evolución de esta cuestión, como ejemplo de ello cabe citar el informe de avance 2 del trabajo de investigación liderado por Saburo Okita del Japon, cuyo nivel fuera estimado como altamente valorable por las autoridades argentinas, el cual se aboca en un capítulo al análisis de los accesos alternativos al Pacífico, señalando que " las actividades económicas actuales de la Argentina estan marcadamente concentradas dentro de un radio de 600 kms. con centro en Buenos Aires. La región Noroeste de la Argentina (NOA) esta considerada como siendo una de las areas ricas en recursos y promisorias del pais, con sus potenciales agrícolas y mineros, pero constreñida por su localización en cuanto los costos del trasporte desde la región hasta los puertos de exportación existentes y los mayores mercados domésticos son prohibitivamente altos. El desarrollo de las regiones subdesarrolladas del pais es deseable, tanto para el pais como un todo como para las provincias de esas regiones, porque en orden a reducir la disparidad económica entre las regiones y reducir para por fin solucionar las dificultades económicas del pais es necesario movilizar el potencial de recursos de las regiones subdesarrolladas del mismo. Desde la solución de las disputas territoriales sobre el Canal de Beagle con Chile se consideró que las posibilidades de desarrollar el acceso hacia el Pacífico, el cual es un concepto alternativo para reducir la distancia desde las provincias andinas a los puertos marítimos, esta ahora abierto. Otro elemento, es que los puertos de las costas del Pacifico son aptos para recibir barcos de gran calado, lo cual es considerado un mérito del acceso hacia los mismos "-.



El sector empresarial de la Provincia de Salta se ha manifestado en forma favorable al incremento de la utilización de la vía en examen.-

Un elemento a destacar es que las actividades de estudio y opinión de dicho empresariado, las cuales son de una notable dinámica, se integran con las realizadas en forma conjunta con sectores análogos incluso de terceros estados, destacándose en tal sentido la acción del grupo G.E.I.C.O.S...-

La Cámara de Comercio Exterior de Salta en una nota dirigida al Gobernador de la Provincia, en marzo de 1984, que describe sucintamente su perspectiva, sostenía que el Noroeste es atípico por dos razones, su inmensa capacidad productiva y su dependencia del ferrocarril ya que las distancias exigen un gran costo para poder trasladar su producción en camiones. La triste situación de nuestros puertos es simple y conocida y no requiere comentarios, excepto que todo aumento de carga tenderá a agravar aun mas la situación y los costos, consecuentemente señalaba la Cámara que veía a la salida al Pacífico como " una puerta significativa ... " y una " posibilidad futura de ejercer un fuerte comercio bioceánico; de una política agresiva de acceso a sus mercados que concentran las dos terceras partes de la población mundial y de mas rápida expansión del comercio mundial ".-

La octava asamblea del G.E.I.C.O.S. en el año 1986 marca como un avance observado, el funcionamiento del corredor ferroviario entre el Norte Argentino y el Norte de Chile y señala que desde la última asamblea de G.E.I.C.O.S. a esa fecha se han verificado embarques a traves de los Puertos de Antofagasta e Iquique por mas de 120.000

toneladas de productos del Noroeste argentino con destino a terceros paises.-

El grupo G.E.I.C.O.S. informa, en la asamblea de 1986, que está realizando un análisis de la red ferroviaria Atlantico - Pacífico con énfasis en la red Noroeste Argentino - Pacifico, de características inéditas por su orientación empresarial y su inserción en los objetivos del G.E.I.C.O.S. .-

La Secretaría de Coordinadores permanentes del G.E.I.C.O.S., sostiene que la aduana de Salta gira un 10% de las exportaciones totales provinciales, las aduanas sobre los puertos Atlanticos giran un 80% de los bienes exportados de la provincia, mientras que el 40% de las exportaciones globales estan destinadas a mercados en el area del Pacífico. Entre la problemática detectada para resolver enumera:

- 1.- Oferta incierta del material rodante. La disponibilidad de vagones en ese momento era restringida para una programación anual de cargas.
- 2.- Falta de una conferencia permanente de fletes con una política de fomento a corto plazo.
- 3.- Cortes de tráfico por problemas meteorológicos, fronterizos u otros.
- 4.- Falta de unificación de documentación internacional.
- 5.- Falta de acuerdos para la transferencia de divisas para pagos de servicios.
- 6.- Falta de acuerdos para la utilización del sistema multimodal y la emisión de cartas porte puerta - puerta negociables.
- 7.- Falta de acuerdos que fomenten la utilización de contenedores.
- 8.- Tiempo de circulación origen - destino inciertos.
- 9.- Falta de una política internacional de fletes que permita una

competencia tráfico - terrestre frente al costo de cargas marinas.

El G.E.I.C.O.S. destaca la efectividad de la resolución 906/83 del Ministerio de Economía que establece un reembolso promocional para los productos del Norte Argentino. Dice que ese sistema permitió vencer la inercia y los mayores costos y riesgos iniciales implícitos en una reorientación de la vía de comercialización.

Un documento de G.E.I.C.O.S. en el año 1984 incluye entre las soluciones inmediatas que demanda el Norte Argentino para su desarrollo la dotación de vagones y tracción necesarias para el ramal C.14 del Ferrocarril General Belgrano también la modificación de la resolución 906/83 en virtud de la cual se estipula un reembolso del 10% para los granos que se exporten por el Pacífico, siendo las modificaciones propuestas las siguientes:

- 1- Que se aplique para mercaderías que salgan por el Norte Argentino hacia Chile o Terceros Países, es decir que se incluye a Chile como país de destino.
- 2- Que se extienda a todos los productos de la Región.
- 3- Que se incluya en la Comisión formada en la resolución a los representantes de la Región.

II.- INFORME SOBRE EL ESTADO DE LA INVESTIGACION

El avance obtenido ha sido el inicialmente esperado. Se ha podido profundizar en la detección de problemas y necesidades, así como también en la determinación de avances, respecto a la vía que constituye el objeto de este estudio.-

Se ha efectuado una recolección preliminar de documentos para

proceder posteriormente a su análisis, como asimismo de han iniciado las entrevistas con funcionarios y exportadores.-

La información reunida en esta etapa no permite por el momento arribar a conclusiones, pero si ha permitido y esto se estima importante en esta primera etapa de la investigación el análisis y desagregación puntual de los temas que se investigan, esto facilita el manejo de la información y permitirá una mas rápida obtención, clasificación y utilización de los datos en la segunda etapa.-

Estos puntos surgen de aquellos temas que, a través de las entrevistas preliminares y los primeros datos recogidos, ha sido posible identificar como factores que se considera necesario profundizar. Este listado sin embargo no implica aun una opinión definitiva sobre la entidad o relevancia de los puntos ni que la enumeración pueda aproximarse al caracter de taxativa.-

La recolección de los datos aludidos en la especificación que sigue, se halla en plena ejecución, habiéndose ya concertado las respectivas entrevistas en la Ciudad de Salta correspondientes al mes próximo.-

Se subraya que la significación de la mayoría de los temas que se enumeran aparece justificada por el marco apuntado en las páginas de este mismo informe que anteceden por lo que los comentarios que se agregan a la enumeración son breves y referidos principalmente a aspectos particulares de las distintas cuestiones.-

PRODUCTORES

Se han iniciado contactos para obtener el listado de los principales productores, que son encuestados en primer término, a partir del señalamiento que efectúan los exportadores.-

Las cuestiones que se indagarán respecto a la perspectiva de los productores son inicialmente las siguientes:

Precios de los productos: comportamiento de los mismos en relación a la conveniencia de exportar por esta vía.-

Precios índice: comportamiento de los mismos en relación con la conveniencia de exportar por esta vía.-

Rol de la Junta Nacional de Granos: Interesa conocer el rol cumplido por la Junta Nacional de Granos en cuanto a los precios pagados por ésta frente a los precios pagados por otros exportadores y también los beneficios otorgados por el organismo mencionado.-

Una pregunta que intentará contestarse es en que medida la exportación por vía del Océano Pacífico ha proporcionado al productor, durante el período en examen, iguales, mayores o menores beneficios que la exportación por otras vías.-

En cuanto interesa conocer cual ha sido la visión de los productores en el período estudiado se considera necesario indagar asimismo la percepción de los mismos en relación a las siguientes cuestiones:

- 1) Sobre la conveniencia de la apertura de nuevos mercados en el

area del Pacífico;

2) Sobre la disposición que consideran haber evidenciado en el periodo en examen para afrontar costos en función de ese objetivo y los hechos a traves de los cuales consideran haberla evidenciado;

3) Sobre la disposición para afrontar costos en el futuro y los hechos a traves de los cuales se manifiestan dispuestos a evidenciarla;

4) Sobre las medidas que juzgan necesarias a los fines de facilitar las exportaciones por la vía de que se trata;

5) Sobre las medidas adoptadas que juzgan positivas para el fin enunciado;

6) Cuales han sido los requerimientos efectuados a las autoridades gubernamentales durante el período en examen;

7) Cuales de estos requerimientos consideran efectivamente suplidos;

8) La incidencia que segun la percepción de los productores ha tenido sobre esta cuestion la disponibilidad de silos.-

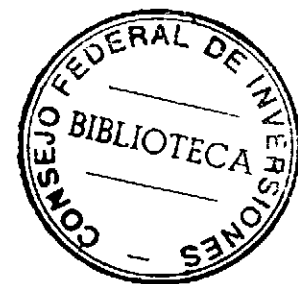
Debe tenerse en cuenta a este respecto que la falta de silos ha dificultado en el pasado la acumulación necesaria para hacer frente a las necesidades planteadas por exportaciones que siguiesen vias no convencionales.-

Naturalmente y por aparte de la opinión de los productores se estima conveniente efectuar en el curso de esta investigación un relevamiento de la existencia y localización de silos que incluya los nuevos que hayan sido instalados.-

Efectos de la Res. 906/83: al respecto se ha considerado necesario indagar la percepción que sobre la misma han tenido aquellos productores vinculados al comercio de productos comprendidos en ella como asi tambien y por otra parte las de aquellos productores

vinculados con productos no incluidos. Asimismo interesa conocer las presentaciones efectuadas, al respecto, ante los poderes públicos.-

Otro problema importante sobre el que se ha estimado conveniente requerir en especial la opinión de los productores, es el relativo al incremento de sembradios con vista a la provisión a nuevos mercados de exportación. Sobre esta cuestión se estimó particularmente conveniente recabar asimismo la opinión de los productores respecto a los estímulos provenientes del Sector Público.-



EXPORTADORES

Los exportadores que han registrado actividad en el periodo se listan a partir de la nómina que consta en el Registro de Exportadores en el Ferrocarril y del señalamiento que efectúa la Cámara de Comercio Exterior de Salta.-

Por aparte de las perspectivas individuales, también se ha considerado importante recabar la opinión institucional de la Cámara de Comercio exterior de Salta.-

Los objetos de investigación a este respecto son inicialmente los siguientes:

1) Trámites para exportar. Sus problemas:

1-1) Certificado de origen y calidad

1-2) Permiso de embarque

1-3) Certificación de la Junta Nacional de Granos

1-4) Carta de Porte del Ferrocarril

Los trámites venían constituyendo, hacia el inicio del periodo a investigar, un problema particular entre cuyos componentes se destacaban, el plazo aparentemente exiguo para la realización de los trámites y controles pertinentes por la Junta Nacional de Granos, Aduana y Ferrocarril.-

Dicha exiguidad que acarreaba multas permanentes a los exportadores parecía, sin embargo, estar determinada no por la duración del plazo en sí, sino por la dispersión de los organismos y la lentitud del procedimiento en cada uno de estos.-

Como solución se planteó la creación de una " Ventanilla Unica ". Se considera conveniente indagar la evolución de estos procedimientos.-

Otro problema particular se verificaba en torno al Certificado de Origen y Calidad, respecto del cual no había en Salta una dotación permanente de funcionarios con competencia para expedirlo

2) Efectos de la Res. 906/83 al respecto es necesario indagar la percepción que sobre la misma han tenido aquellos exportadores vinculados al comercio de productos comprendidos en la misma como así también y por otra parte las de aquellos productores vinculados con productos no incluidos.-

Por aparte de las encuestas a los Exportadores y productores se estima conveniente recabar las presentaciones efectuadas por la Cámara de Comercio Exterior de Salta.-

Se estimó conveniente indagar también, y en especial las opiniones de este sector sobre:

2-1) Ampliación de productos comprendidos en la Resolución.

2-2) Modificación de la Resolución.

2-3) Renovación de la Resolución.

3) Evaluación por los exportadores de la evolución de las cuestiones objeto de este estudio durante el periodo analizado y perspectiva de los mismos:

Se consideró de interés a los fines de esta investigación requerir la información de los exportadores sobre varias de las cuestiones detalladas en los puntos que anteceden, en especial respecto del comportamiento de los precios y a la política seguida por la Junta Nacional de Granos. Asimismo con respecto a la posición de este sector frente a las siguientes cuestiones:

1) Sobre la conveniencia de la apertura de nuevos mercados en el área del Pacífico;

2) Sobre la disposición que consideran haber evidenciado en el periodo en examen para afrontar costos en función de ese objetivo y los hechos a través de los cuales consideran haberla evidenciado;

3) Sobre la disposición para afrontar costos en el futuro y los hechos a través de los cuales se manifiestan dispuestos a evidenciarla;

4) Sobre las medidas que juzgan necesarias a los fines de facilitar las exportaciones por la vía de que se trata;

5) Sobre las medidas adoptadas que juzgan auspiciosas;

6) Cuales han sido los requerimientos efectuados a las autoridades

gubernamentales durante el periodo en examen;

7) Cuales de estos requerimientos consideran efectivamente suplidos;

8) La incidencia que segun la percepción de los exportadores ha tenido sobre esta cuestion la disponibilidad de silos.

FERROCARRILES ARGENTINOS

A este respecto interesa conocer no solo información básica, como la que surge del punto 1, o de incidencia indiscutida como la que surge en el punto 2 sino tambien aspectos que parecen particularizados en su incidencia en este ramal. Asi, un problema importante aparecia constituido por las dificultades con los pedidos de bodega, los mismos debian ser realizados con mucha antelación y registraban atrasos. Habia dificultades con la sistematización de pedidos y la atribución de prioridades.-

Por otra parte los ferrocarriles planteaban problemas de falta de vagones lo que determinaba la necesidad de descuidar otros ramales. Se estimo conveniente determinar el estado de la cuestión e indagar asimismo el efecto producido por los estímulos para la compra de vagones por las empresas, en lo tocante a las vinculadas con el tráfico de que se trata.-

Otra cuestión que aparece como relevante era la vinculada con el ciclo del vagon en tanto ferrocarriles señalaba un excesivo atraso en la devolucion de los mismos.-

Tambien se visualizó como conveniente revisar la cuestion de los trámites y de la documentación respectiva, a los efectos de analizar la posible verificación de problemas que afecten la celeridad de aquellos

produciendo efectos negativos para el desarrollo de la actividad tanto de los usuarios como de la empresa, y proponer soluciones.-

La incidencia de los factores climáticos en la operatoria del ramal, principalmente en el invierno es una particularidad que debe analizarse en función de la disponibilidad y grado de eficacia observado en la utilización de maquinas barredoras de nieve.-

Se ha estimado útil efectuar un relevamiento en especial de la operación realizada en junio de 1985 a que se hace referencia en paginas anteriores de este informe, toda vez que paralelamente a la misma se llevo a cabo un ejercicio de recoleccion de datos sobre el comportamiento de variables de interes para este estudio.-

Asimismo se estima conveniente recabar la perspectiva general de los administradores de la empresa en relación a la problemática en examen.-

A continuación se realiza el detalle correspondiente:

1) Embarques realizados en el periodo expresados mes por mes:

- 1-1) Tonelaje
- 1-2) Producto
- 1-3) Destino
- 1-4) Exportador

2) Política de tarifas en el periodo de estudio

3) Particularidades operativas:

3-1) Frecuencias

3-2) Prioridades

3-3) Pesaje

3-4) Existencia de vagones

3-5) Ciclo de devolucion

3-6) Sobre embarques realizados en el periodo:

Llegada de los embarques - Tiempo de fuera de servicio (cantidad de dias - Soluciones).

3-7) Pedidos de bodega

4) Procedimientos administrativos:

4-1) Pasos

4-2) Trámites

4-3) Certificado de peso

4-4) Carta de Porte

5) Incidencia de factores externos:

5-1) clima. Tiempos de fuera de servicio.-

5-2) Máquinas barredoras, cuantas se agregaron. Demanda subsistente.-

6) Datos recogidos en la operación de junio de 1985:

6-1) Vagones destinados

6-2) problemas detectados

6-3) soluciones aportadas a problemas existentes

7) Política seguida por la empresa en el periodo de examen.-

8) Visión general de la cuestión por los administradores.

JUNTA NACIONAL DE GRANOS

La Junta Nacional de Granos posee una notable gravitación respecto al tema en estudio por las características de la producción susceptible de ser canalizada por el eje de transporte del cual forma parte el ramal C.14. Se ha estimado conveniente, respecto de la misma, relevar las políticas aplicadas en lo atinente, particularizando además en aquellas medidas que han tenido en vista favorecer este tráfico.-

Se ha considerado de interés también, examinar aspectos vinculados con los procedimientos de inspección, en vista a detectar posibles soluciones a eventuales retrasos que esta actividad pudiera producir en la operativa.-

Se ha estimado útil efectuar un relevamiento en especial de la operación realizada en junio de 1985 a que se hace referencia en páginas de este informe, toda vez que paralelamente a la misma se llevo a cabo un ejercicio de recolección de datos sobre el comportamiento de variables de interés para este estudio.-

También se ha juzgado útil requerir la perspectiva general que de

la cuestión poseen los directivos del organismo.-

A continuación se efectua el detalle correspondiente:

- 1) Politicas aplicadas durante el periodo.-
- 2) Medidas específicas implementadas para favorecer el tráfico por la via en estudio.-
- 3) Precios fijados durante el periodo para los principales productos susceptibles de ser comercializados por la via a que se refiere este estudio.-
- 4) Procedimientos de los inspectores.-
- 6) Percepcion general de la cuestion de las autoridades de la Junta .-
- 5) Datos recogidos durante la operacion de junio de 1985.-

ADUANA

Respecto de la Aduana se ha decidido particularizar en aspectos procedimentales en busca de detectar problemas cuya solucion permita eliminar demoras y complicaciones en los trámites susceptibles de incidir sobre la actividad de los exportadores o del ferrocarril.-

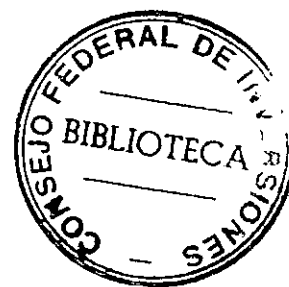
1) Procedimientos Administrativos:

1-1) Pasos

1-2) Tramites

1-3) Formularios

1-4) Procedimientos de los vistas



2) Problemas detectados

2-1) Soluciones aportadas a problemas existentes

3) Datos recogidos en la operación de junio de 1985

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SALTA

Se ha considerado que ademas del análisis de la perspectiva adoptada y de la política seguida por el gobierno provincial sobre las cuestiones propias del tráfico en estudio, es conveniente conocer en especial las politicas adoptadas en funcion de aumento de las areas sembradas y de la disponibilidad de silos.-

Asimismo se hace conveniente conocer aspectos vinculados con los requerimientos efectuados por la Provincia al Gobierno Nacional y detectar el grado de integración de las politicas nacional y provincial en torno al punto.-

Los objetos de investigacion, a este respecto son inicialmente los

siguientes:

- 1) Política desarrolladas en torno a la cuestión en estudio y perspectiva general de la misma.-
- 2) Requerimientos efectuados por productores y exportadores y evaluación de los mismos.-
- 3) Medidas efectivamente adoptadas a los fines de favorecer el uso del eje de transporte al que pertenece el ramal objeto de este estudio.-
- 4) Medidas adoptadas en función del aumento de las áreas sembradas.-
- 5) Medidas adoptadas en torno a la disponibilidad de silos.-
- 6) Medidas solicitadas al gobierno nacional.-
- 7) Percepción y evaluación de las medidas adoptadas por el gobierno nacional.-

MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS

El análisis a efectuarse de la información recogida en el Ministerio de Obras y Servicios Públicos permitirá conocer aspectos relevantes de la política del gobierno nacional. Este Ministerio asimismo cumplió un rol relevante en el operativo piloto ejecutado en 1985 y en la elaboración del respectivo programa de estudios.-

Los objetivos de investigación son los siguientes:

- 1) Política seguida por el Ministerio en relacion al objeto de este estudio y perspectivas generales de las misma.-
- 2) Medidas concretas adoptadas.-